**THE ROLES AND RESPONSIBILITIES OF THE MISTER TOWARD SAILING SAFETY IN INDONESIA IN THE LEGAL CONTEXT**

**Peran dan Tanggung Jawab Nakhoda terhadap Keselamatan Pelayaran di Indonesia dalam Konteks Hukum**

**Iman Nurdian**

[**imannurdian@iblam.ac.id**](mailto:imannurdian@iblam.ac.id)

**Arrum Budi Leksono**

[**arrum@iblam.ac.id**](mailto:arrum@iblam.ac.id)

**Sekolah Tinggi Ilmu Hukum IBLAM**

**Abstrak**

Indonesia memiliki garis pantai yang mencakup 99.093 kilometer dengan wilayah perairan yang luas mencapai 6,32 juta km^2. Oleh karena itu, transportasi laut memainkan peran penting dalam menghubungkan 17.504 pulau di negara ini. Keunikan geografis Indonesia menuntut sarana komunikasi dan transportasi yang efisien. Transportasi laut mendukung pertumbuhan ekonomi lokal dan integrasi antar-wilayah. Kebutuhan transportasi laut di Indonesia dihubungkan dengan faktor ekonomi dan sosial. Oleh karena itu, kantor perhubungan yang efisien sangat penting untuk memfasilitasi kerjasama antar wilayah. Selain itu, sistem transportasi laut harus memperkuat kolaborasi antar pemerintah, sektor bisnis, dan masyarakat. Keselamatan dalam transportasi laut harus menjadi prioritas utama.

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan fokus pada metode hukum normatif. Data yang dikumpulkan bersifat deskriptif, diperoleh dari dokumen, wawancara, dan observasi. Tujuan utamanya adalah untuk memahami dan menganalisis kerangka hukum yang berlaku untuk tanggung jawab nakhoda dalam menjaga keselamatan penumpang dan muatan selama pelayaran.

UU No. 17 Tahun 2008 mendefinisikan Nakhoda sebagai pemimpin utama kapal dengan tanggung jawab tertentu, terutama mengenai keselamatan penumpang dan muatan. Nakhoda memiliki tugas utama untuk mengoperasikan dan memimpin kapal sesuai dengan perjanjian transportasi laut. Oleh karena itu, hubungan antara nakhoda dan pemilik atau pengelola kapal sangat penting. Tanggung jawab yang diberikan kepada nakhoda sangat signifikan dan melibatkan syahbandar, yang memiliki kewenangan dalam proses pelayaran. Namun, tragedi pelayaran seperti tenggelamnya KM Sinar Bangun menunjukkan adanya pelanggaran aturan, khususnya terkait kapasitas penumpang, yang menimbulkan risiko besar bagi keselamatan.

**Keywords**: Transportasi Laut, Nakhoda, Tanggung Jawab, Keselamatan Pelayaran, Regulasi Hukum.

*Abstract*

*Indonesia has a coastline covering 99,093 kilometers and a vast water area of 6.32 million km2. Therefore, sea transportation plays an important role in connecting the 17,504 islands in the country. Indonesia's unique geography demands efficient means of communication and transportation. Sea transportation supports local economic growth and inter-regional integration. The need for sea transportation in Indonesia is linked to economic and social factors. Therefore, an efficient transportation office is very important to facilitate cooperation between regions. In addition, the maritime transportation system must strengthen collaboration between the government, the business sector, and society. Safety in maritime transportation must be a top priority.*

*This research uses a qualitative approach with a focus on normative legal methods. The data collected is descriptive, obtained from documents, interviews, and observations. The main objective is to understand and analyze the legal framework that applies to the captain's responsibilities in maintaining the safety of passengers and cargo during the voyage.*

*UU No. 17 of 2008 defines the captain as the main leader of the ship with certain responsibilities, especially regarding the safety of passengers and cargo. The captain has the main task of operating and leading the ship in accordance with the maritime transportation agreement. Therefore, the relationship between the captain and the owner or manager of the ship is very important. The responsibilities given to the captain are very significant and involve the harbormaster, who has authority in the shipping process. However, shipping tragedies such as the sinking of the KM Sinar Bangun show that there are violations of regulations, especially regarding passenger capacity, which pose a major risk to safety.*

***Keywords****: sea transportation, captain, responsibility, shipping safety, legal regulations.*

1. **PENDAHULUAN**

Indonesia, dengan 17.504 pulau yang tersebar, memiliki garis pantai yang mencakup 99.093 kilometer. Dengan wilayah perairan yang luas mencapai 6,32 juta km2 atau kira-kira 70% dari keseluruhan wilayahnya, keberadaan transportasi laut di Indonesia sangat penting. Keunikan geografis Indonesia sebagai negara kepulauan serta luasnya wilayah perairan menuntut kebutuhan yang tinggi terhadap sarana komunikasi dan transportasi. Dalam hal ini, transportasi laut menjadi elemen kunci untuk memfasilitasi kerjasama antar wilayah serta mendukung pertumbuhan ekonomi lokal. Kebutuhan transportasi dikaitkan dengan faktor ekonomi dan sosial, sehingga mendirikan kantor perhubungan yang efektif sangatlah esensial untuk mengintegrasikan setiap wilayah di Indonesia (Pattipawaej et al., 2022)

Transportasi laut memegang peran strategis dan harus dikelola dalam kerangka sistem transportasi nasional yang holistik. Sistem ini perlu memperkuat kolaborasi antara pemerintah, sektor bisnis, dan masyarakat. Lebih dari sekadar menghubungkan wilayah, keselamatan dalam transportasi harus menjadi prioritas (Jasruddin et al., 2020)

Ketika berbicara tentang angkutan laut, perlu ada struktur organisasi yang baik pada kapal. Seorang Nakhoda bertugas sebagai pemimpin utama di kapal, didukung oleh kru kapal yang terbagi menjadi perwira dan kru non-perwira (Adinugroho & Aditya Tjahja, 2018)

Di dalam proses pengangkutan dengan kapal laut, Nahkoda memegang peranan sebagai pemimpin tertinggi di atas kapal, didukung oleh awak kapal lainnya. Nahkoda memiliki tanggung jawab dan wewenang signifikan, mulai dari saat kapal mulai berlayar hingga mencapai tujuan di pelabuhan yang dituju (Khofifah Tamzilal Padhamara & Kamsilaniah, 2021)

Tanggung jawab utama Nahkoda adalah memastikan operasional kapal berjalan dengan aman dari satu pelabuhan ke pelabuhan lainnya. Ini mencakup keselamatan kapal dan semua yang ada di dalamnya, termasuk muatan dan penumpang. Secara lebih rinci, tanggung jawab Nahkoda meliputi memastikan kapal dalam kondisi yang prima, mengawaki kapal sesuai dengan standar, memastikan kapal siap untuk berlayar, menjaga keselamatan selama pelayaran, dan mematuhi semua regulasi yang berlaku (Santosa & Sinaga, 2019)

UU No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran menyatakan Nahkoda sebagai pemimpin utama kapal dengan wewenang dan tanggung jawab tertentu. Selain itu, Pasal 137 Ayat (1) dan (2) dari UU yang sama menekankan tanggung jawab Nahkoda, khususnya untuk kapal motor dengan ukuran tertentu yang berlayar di wilayah terbatas, terkait keselamatan, keamanan, dan ketertiban selama pelayaran (Padhamara et al., 2021; Santosa & Sinaga, 2019)

Sebagai pemimpin di atas kapal, Nahkoda harus memastikan kepatuhannya terhadap peraturan dan ketentuan yang berlaku untuk menjamin keselamatan kapal, penumpang, dan muatannya selama pelayaran. Ada empat peraturan utama yang harus diperhatikan Nahkoda untuk memastikan keselamatan pelayaran dan muatan. Meski menerima perintah dari pemilik kapal, Nahkoda tetap harus menjalankan tugasnya sesuai dengan undang-undang, bahkan jika perintah tersebut berlawanan dengan kewajibannya (Padhamara, 2021)

Menjamin keselamatan dan keamanan selama pelayaran sangat krusial untuk mendukung transportasi laut yang lancar dan mencegah potensi kecelakaan. Oleh karena itu, penetapan alur pelayaran bertujuan untuk memberikan koridor yang aman bagi kapal dan memberi tanda pada area berisiko dalam navigasi (Dicky, 2021)

Seperti halnya moda transportasi lain, transportasi laut juga memiliki risiko yang perlu dikelola dengan cermat. Kemampuan dalam mengatur pelayaran merupakan kunci untuk mengurangi potensi risiko. Kecelakaan yang muncul karena kelalaian bisa menimbulkan kerugian besar. Oleh karena itu, komunikasi efektif antar pihak yang terlibat sangat penting untuk memastikan keselamatan pelayaran (Jasruddin et al., 2020)

Kecelakaan pelayaran dapat dipicu oleh berbagai faktor, termasuk kondisi keselamatan kapal dan perubahan cuaca yang ekstrem. Salah satu insiden yang menarik perhatian publik adalah tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba, Sumatera Utara, pada 18 Juni 2018. Dari tragedi tersebut, 18 penumpang berhasil selamat, 3 di antaranya meninggal, dan 180 lainnya belum ditemukan. Pasca-kejadian, terjadi ketidakjelasan informasi mengenai jumlah korban hilang, yang disebabkan oleh ketiadaan data manifest penumpang yang lengkap saat kapal tersebut berlayar (Badaruddin, 2021). Data dari kantor Badan SAR Nasional di Pelabuhan Tigaras menunjukkan 186 keluarga dinyatakan hilang. Dari jumlah tersebut, 94 penumpang telah teridentifikasi, sementara 92 lainnya masih belum dapat diidentifikasi. Menariknya, KM Sinar Bangun ternyata membawa penumpang jauh melebihi batas kapasitas yang ditetapkan, yaitu 43 orang, menunjukkan adanya pelanggaran aturan. Proses pencarian korban hilang KM Sinar Bangun diakhiri pada 3 Juni 2018. Namun, di hari yang sama, tragedi kecelakaan kembali melanda perairan Selayar, Sulawesi Selatan. KM Lestari Maju, kapal jenis roro, mengalami kandas setelah berhadapan dengan kondisi cuaca yang tidak mendukung. Kapal yang berada di bawah komando Agus Susanto ini menuju Pamatata. Namun, ombak besar menyebabkan air masuk ke dalam ruang kapal, sehingga sang nahkoda memutuskan untuk mengandaskan kapal sekitar 300 meter dari Pantai Pa'badilang (Badaruddin et al., 2021)

1. **METODE**

Penelitian ini mengadopsi pendekatan kualitatif, dengan konsentrasi pada metode hukum normatif (Robbani & Yuliana, 2022) Data yang dikumpulkan bersifat deskriptif, diperoleh melalui dokumen-dokumen, wawancara, dan observasi terhadap partisipan.

Dengan memanfaatkan metode hukum normatif, tujuan dari studi ini adalah untuk mengeksplorasi dan menginterpretasikan kerangka hukum yang berlaku, prinsip dasarnya, regulasi yang ada, serta mengevaluasi penerapannya dalam praktik nyata (Putranto & Harvelian, 2023)

Dalam penelitian yang berbasis pada literatur, literasi menjadi unsur sentral. Keputusan untuk menekankan pada literatur berasal dari aksesibilitas berbagai sumber literatur, termasuk buku, tulisan akademik, dan literatur lain yang relevan. Fokus metode ini adalah pemahaman norma hukum yang berkaitan dengan isu yang diteliti, khususnya terkait dengan analisis hukum atas pelaksanaan tanggung jawab nakhoda dalam menjaga keselamatan penumpang (Dames Lewansorna et al., 2022).

Selama masa penelitian, sumber referensi hukum dikelompokkan menjadi dua: primer dan sekunder. Sumber primer meliputi dokumen resmi yang diterbitkan oleh entitas pemerintah yang berkompeten dan dokumen lain yang memiliki kekuatan hukum (Irawan, 2020). Meskipun sumber sekunder mungkin tidak seotentik sumber primer, keduanya tetap berfungsi untuk melengkapi data yang diperoleh dari sumber primer (Irawan, 2020) Pendekatan literatur menjadi andalan dalam pengumpulan data, sementara teknik analisis kualitatif diaplikasikan untuk merangkai dan menyajikan hasil temuan (Dames Lewansorna et al., 2022)

1. **PEMBAHASAN**

**Hasil**

Berdasarkan Pasal 1 Ayat (41) UU No. 17 Tahun 2008, Nakhoda didefinisikan sebagai bagian dari awak kapal. Definisi awak kapal sendiri, seperti yang diuraikan dalam Pasal 1 Ayat (40), adalah individu yang dipekerjakan di kapal oleh pemilik atau pengelola kapal untuk menjalankan tugas sesuai dengan posisi yang terdaftar di buku sijil. Melalui ketentuan ini, dapat dilihat bahwa ada kesepakatan antara Nakhoda sebagai awak kapal dengan pemilik atau pengelola kapal, di mana Nakhoda memiliki tugas untuk mengoperasikan dan/atau memimpin kapal (Adinugroho & Aditya Tjahja, 2018)

Tugas yang dimaksud melibatkan transportasi dan/atau pemindahan penumpang dan/atau barang menggunakan kapal. Ini menciptakan hubungan "simbiosis mutualis" antara nakhoda dan pemilik atau pengelola kapal. Sesuai dengan Pasal 38 Ayat (1) UU No. 17 Tahun 2008, perusahaan transportasi laut berkewajiban untuk mengangkut penumpang dan/atau barang, terutama pos, sesuai dengan perjanjian transportasi. Ayat selanjutnya menjelaskan bahwa perjanjian transportasi ini dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen kargo (Adinugroho & Tjahja, 2018)

Siti Utari mendefinisikan perjanjian pengangkutan sebagai kesepakatan yang saling menguntungkan, di mana pengangkut berkomitmen untuk mengangkut barang dan/orang ke tujuan tertentu, sedangkan pihak lain wajib membayar biaya tertentu. Berdasarkan definisi ini, perjanjian transportasi laut biasanya menempatkan pengangkut dan pengguna jasa pada posisi yang setara, berbeda dengan perjanjian kerja yang memiliki struktur hierarki (Padhamara et al., 2021)

Dalam bahasa Inggris, kata "tanggung jawab" diterjemahkan menjadi "responsibility" dan "liability", sementara dalam bahasa Belanda menjadi "verantwoordelijk" atau "aansparrkelijkeid". Menurut kamus besar bahasa Indonesia, tanggung jawab berarti kewajiban untuk menghadapi konsekuensi dari tindakan tertentu dan kesediaan untuk melayani demi kepentingan orang lain (Pattipawaej et al., 2022)

Tanggung jawab yang diberikan kepada nakhoda sangat signifikan. Dalam pelaksanaannya, upaya untuk memastikan keselamatan penumpang juga melibatkan syahbandar, yang memiliki kewenangan dalam meninjau, menyimpan, dan mengeluarkan dokumen yang diperlukan untuk pelayaran dan kegiatan bongkar muat (Padhamara et al., 2021)

Dokumen vital yang menentukan apakah kapal dapat berlayar adalah Surat Persetujuan Berlayar. Pasal 219 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menegaskan bahwa setiap kapal harus memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang diterbitkan oleh syahbandar. Surat ini tidak valid jika dalam 24 jam setelah persetujuan diberikan, kapal tidak meninggalkan pelabuhan. Surat tersebut diterbitkan kepada kepala setelah serangkaian prosedur, termasuk pengajuan permohonan tertulis kepada syahbandar dengan menyertakan Surat Pernyataan Kesiapan Kapal dan Dokumen Muatan serta bukti pemenuhan kewajiban lainnya (Padhamara et al., 2021)

**Pembahasan**

Seorang nahkoda, dengan tanggung jawab berat yang dipikulnya, tentu harus siap dengan akibat hukum yang mungkin dihadapinya. Dalam dunia pelayaran, konsekuensi hukum diberlakukan bagi semua pihak yang terlibat. Sanksi administrasi bisa dikenakan, dan jika kecelakaan terjadi akibat kesalahan atau kelalaian nahkoda, ia mungkin harus menghadapi proses hukum. Namun, kecelakaan juga mungkin berasal dari kesalahan pihak lain, seperti Syahbandar yang lalai memeriksa muatan atau pejabat yang kurang teliti dalam memastikan kelaiklautan kapal, yang berpotensi menyebabkan kapal tenggelam, di antara kemungkinan lainnya (Padhamara, 2021)

Jika nahkoda, sebagai pemimpin utama di kapal, gagal menjalankan tanggung jawabnya, konsekuensinya dapat beragam, terutama terhadap standar keselamatan pelayaran. Kecelakaan kapal seringkali disebabkan oleh faktor internal, termasuk kesalahan operasional di kapal. Di Indonesia, banyak kecelakaan kapal terjadi akibat overloading, yang disebabkan oleh kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang atau kesalahan manusia, serta faktor alam. Hal ini menekankan pentingnya memiliki awak kapal yang handal saat berlayar di perairan Indonesia (Padhamara, 2021)

Kecelakaan kapal di laut seringkali membawa dampak besar, baik dari segi kerugian material maupun kehilangan nyawa. Setiap kecelakaan membutuhkan pertanggungjawaban, kecuali jika disebabkan oleh faktor alam yang tak terduga, seperti badai besar. Kesalahan manusia, entah itu dari pemilik kapal, Syahbandar, nakhoda, atau pihak lain, biasanya menjadi penyebab utama dari banyak kecelakaan kapal (Badaruddin, 2021)

1. Menyediakan peralatan keselamatan kapal yang lengkap dan memadai: Keselamatan sebuah kapal tercermin dari pemenuhan standar persyaratan terkait material, konstruksi, mesin, stabilitas, dan perlengkapan. Sebagai bukti, kapal harus memiliki sertifikat yang didapatkan setelah pemeriksaan dan pengujian. Beberapa contoh peralatan keselamatan yang umum di kapal meliputi sekoci penyelamat, pelampung penolong, jaket penyelamat, rakit penolong, pelempar tali, perlindungan dari panas, dan alat isyarat asap. Kehadiran peralatan keselamatan ini esensial bagi awak kapal dan penumpang. Oleh karena itu, awak kapal perlu memiliki keterampilan dalam mengoperasikan dan merawat peralatan tersebut agar siap saat diperlukan di situasi darurat.
2. Mengoperasikan kapal sesuai standar pelayaran yang ditentukan: Seorang nakhoda memegang peran krusial dalam pengoperasian kapal. Tugas utamanya adalah memastikan keselamatan seluruh isi kapal, baik itu penumpang maupun barang, saat melakukan pelayaran antar pelabuhan. Selain itu, nakhoda juga harus memastikan keselamatan awak kapalnya dan tetap tunduk pada instruksi dari pemilik kapal selama sesuai dengan hukum yang berlaku.
3. Menjamin kesesuaian kapal dengan standar kelaiklautan: Kelaiklautan kapal berarti kapal memenuhi seluruh standar keselamatan, pencegahan polusi, pengawakan, serta sejumlah aspek lain yang menjamin keselamatan dan kesejahteraan penumpang dan awak kapal saat berlayar.
4. Memastikan keselamatan selama pelayaran: Nakhoda tidak hanya bertanggung jawab memeriksa segala persiapan sebelum kapal berlayar, tapi juga harus proaktif dalam mengantisipasi dan mencegah potensi risiko selama berlayar.
5. Mengutamakan keselamatan seluruh awak kapal: Sebagai perwakilan pemilik kapal, nakhoda bertanggung jawab penuh atas keselamatan semua awak kapal. Ia membuat perjanjian kerja dengan mereka dan menetapkan aturan kerja di antara anggota awak kapal.
6. Menuruti arahan pemilik kapal selama tetap dalam koridor hukum yang berlaku: Meskipun nakhoda memiliki otoritas di kapal, ia tetap harus mengikuti petunjuk dari pemilik kapal asalkan petunjuk tersebut tidak bertentangan dengan regulasi dan perundang-undangan yang ada
7. **PENUTUP**

**Kesimpulan:**

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan garis pantai yang sangat panjang, memiliki ketergantungan yang tinggi pada sektor transportasi laut. Untuk menjamin kelancaran dan keselamatan pelayaran, peran Nahkoda sangat vital. Sebagai pemimpin utama di kapal, Nakhoda memegang tanggung jawab besar dalam memastikan keselamatan kapal, awak kapal, muatan, dan penumpang selama pelayaran.

UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran telah memberikan definisi serta peran dan tanggung jawab Nakhoda secara eksplisit. Dalam praktiknya, Nakhoda juga harus mematuhi serangkaian peraturan lainnya yang bertujuan untuk memastikan keselamatan selama pelayaran. Meski mendapat instruksi dari pemilik kapal, Nakhoda tetap harus memastikan bahwa ia menjalankan tugasnya sesuai dengan undang-undang dan peraturan yang berlaku.

Kecelakaan pelayaran, seperti kasus tenggelamnya KM Sinar Bangun di Danau Toba, menyoroti betapa pentingnya peran Nakhoda dalam memastikan keselamatan pelayaran dan mengikuti peraturan yang telah ditetapkan. Kecelakaan tersebut mengungkapkan adanya pelanggaran aturan dan kelemahan dalam sistem pelayaran yang perlu ditangani agar tragedi serupa tidak terulang di masa depan.

**Saran**:

Pemerintah perlu meningkatkan supervisi dan pengawasan terhadap penerapan UU No. 17 Tahun 2008 dan peraturan terkait lainnya. Ini melibatkan peningkatan frekuensi inspeksi terhadap kapal, penegakan hukum yang lebih ketat bagi pelanggar, serta peningkatan kapasitas dan kualifikasi bagi Nakhoda.

Edukasi dan pelatihan bagi Nakhoda dan awak kapal lainnya harus ditingkatkan. Peningkatan kualitas pelatihan akan mempersiapkan mereka dengan lebih baik dalam menghadapi situasi darurat dan membantu mereka dalam membuat keputusan yang tepat untuk memastikan keselamatan pelayaran. Selain itu, pihak berwenang juga perlu mengedukasi masyarakat luas tentang pentingnya keselamatan pelayaran dan bagaimana mereka dapat berkontribusi untuk menciptakan lingkungan pelayaran yang lebih aman

1. **Daftar Pustaka**

Adinugroho, S. R., & Aditya Tjahja, A. (2018). Penerbit: Tanggung Jawab Nakhoda Atas Keselamatan Muatan Dalam Perspektif Hukum Pelayaran. *Jurnal Ilmiah Dunia Hukum*, *3*(1).

Badaruddin, Renggong, R., & Haris Hamid, A. (2021). ANALISIS TANGGUNG JAWAB HUKUM NAKHODA TERHADAP KESELAMATAN. In *J.of Law* (Vol. 3, Issue 2). https://postgraduate.universitasbosowa.ac.id/

Dames Lewansorna, Rina, E., Toule, M., & Sopacua, M. (2022). *Pertanggungjawaban Pidana Aparat Kepolisian Yang Melakukan Kekerasan Terhadap Demonstran* (Vol. 2, Issue 1).

Dicky, C. (2021). (2021). ANALISIS TANGGUNG JAWAB KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KHUSUS BATAM TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN. SKRIPSI. In *REPOSITORY UNIVERSITAS MARITIM AMNI (UNIMAR AMNI) SEMARANG*. UNIVERSITAS MARITIM AMNI (UNIMAR AMNI).

Irawan, V. (2020). ANALISIS YURIDIS TERHADAP PELANGGARAN HAK CIPTA PERMAINAN VIDEO (VIDEO GAMES) BERUPA PEMBAJAKAN SECARA ONLINE. In *Journal of Intellectual Property* (Vol. 3, Issue 2). www.journal.uii.ac.id/JIPRO

Jasruddin, Putra, Z., & Butuni, S. (2020). ANALISIS TANGGUNG JAWAB SYAHBANDAR DALAM PELAYARAN PADA KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN. *Jurnal Ilmiah Pendidikan Pancasila Dan Kewarnegaraan*, *5*(2). http://journal2.um.ac.id/index.php/jppk

Khofifah Tamzilal Padhamara, J., & Kamsilaniah, H. (2021). CLAVIA CLAVIA : JOURNAL OF LAW ANALISIS HUKUM TERHADAP PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG. *Clavia : Journal Of Law*, *19*(3).

Padhamara, J. K. T. (2021). *ANALISIS HUKUM TERHADAP PELAKSANAAN TANGGUNG JAWAB NAHKODA TERHADAP KESELAMATAN PENUMPANG*. Universitas Bosowa.

Pattipawaej, N., Tjoanda, M., & Balik, A. (2022). *Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal* (Vol. 2, Issue 2). http://repository.unmuhjember.ac.id/7562/3/C.%20BAB%20I.pdf

Putranto, R. D., & Harvelian, A. (2023). Tanggung Jawab Pelaku Usaha dalam Transaksi Elektronik melalui Situs Internet di Tinjau dari Perspektif Hukum Perlindungan Konsumen. *FOCUS*, *4*(1), 36–41. https://doi.org/10.37010/fcs.v4i1.1153

Robbani, H., & Yuliana, N. (2022). Analysis of Factors Affecting Learning Difficulties during the Covid 19 Pandemic. *FOCUS*, *3*(1), 55–58. https://doi.org/10.37010/fcs.v3i1.537

Santosa, A., & Sinaga, E. A. (2019). PERAN TANGGUNG JAWAB NAKHODA DAN SYAHBANDAR TERHADAP KESELAMATAN PELAYARAN MELALUI PEMANFAATAN SARANA BANTU NAVIGASI DI PELABUHAN TANJUNG EMAS SEMARANG. *Jurnal Saintek Maritim*, *20*(1).